



INFORMAÇÕES PORTUÁRIAS

Port information

Terminal Aquaviário de
SUAPE

INTRODUÇÃO

Este documento foi elaborado pela Petrobras Transporte S.A. – Transpetro, que opera o Terminal Aquaviário de Suape, no Complexo Industrial Portuário de Suape. Ele fornece informações essenciais para os navios que operam no Terminal. Este documento também é distribuído internamente na organização, para as partes interessadas do porto, autoridades locais e nacionais.

O documento Informações Portuárias possui versões em português e inglês.

As informações contidas nesta publicação destinam-se a complementar, nunca substituir ou alterar qualquer tipo de legislação, instruções, orientações ou publicações oficiais, nacionais ou internacionais. Por conseguinte, não deve ser levado em consideração o que contrariar qualquer item dos documentos supracitados.

O Terminal se reserva ao direito de alterar quaisquer de suas características operacionais aqui apresentadas, sem prévio aviso.

Caso seja encontrada informação equivocada que precise ser atualizada, favor entrar em contato:

Coordenação do Terminal Aquaviário de Suape

Complexo Industrial Portuário de Suape – Rodovia PE-60 km 10, s/n – Suape 54500-000 – Ipojuca – PE

Tel.: (81) 3527-6330

Fax: (81) 3527-6029

Petrobras Transporte S.A. – Transpetro

Av. Presidente Vargas, 328 / 9º andar – Centro 20091-060 – Rio de Janeiro – RJ

Tel.: (55 21) 3211-9085

Fax: (55 21) 3211-9067

A versão mais recente deste documento pode ser obtida no endereço: www.transpetro.com.br

SUMÁRIO

- 1 DEFINIÇÕES, p. 4**
- 2 CARTAS E DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA, p. 5**
- 3 DOCUMENTOS E TROCA DE INFORMAÇÕES, p. 6**
- 4 DESCRIÇÃO DO PORTO OU DO FUNDEADOURO, p. 7**
 - 4.1 Descrição Geral, p. 7*
 - 4.2 Localização, p. 8*
 - 4.3 Aproximação do Terminal, p. 8*
 - 4.4 Áreas de Manobras, p. 11*
 - 4.5 Fatores Ambientais, p. 14*
- 5 DESCRIÇÃO DO TERMINAL, p. 17**
 - 5.1 Descrição Geral, p. 17*
 - 5.2 Detalhes Físicos dos Berços, p. 17*
 - 5.3 Arranjos de Atracação e de Amarração, p. 17*
 - 5.4 Características dos Berços para Carga, Descarga e Abastecimento, p. 19*
 - 5.5 Gerenciamento e Controle, p. 19*
 - 5.6 Principais Riscos, p. 19*
- 6 PROCEDIMENTOS, p. 21**
 - 6.1 Antes da Chegada, p. 21*
 - 6.2 Chegada, p. 22*
 - 6.3 Atracação, p. 24*
 - 6.4 Antes da Transferência da Carga, p. 24*
 - 6.5 Transferência da Carga, p. 25*
 - 6.6 Medição da Carga e Documentação, p. 26*
 - 6.7 Desatracação e Saída do Porto, p. 64*
- 7 ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA OU DO FUNDEADOURO, p. 26**
 - 7.1 Controle Portuário ou VTS, p. 26*
 - 7.2 Autoridade Marítima. p. 26*
 - 7.3 Praticagem, p. 27*
 - 7.4 Rebocadores e Outros Serviços Marítimos, p. 27*
 - 7.5 Outros Terminais de Derivados de Petróleo, p. 28*
 - 7.6 Outros Usuários Principais, p. 28*

8 PLANEJAMENTO DE EMERGÊNCIA E COMBATE, p. 29

- 8.1 *Contatos de Emergência, p. 29*
- 8.2 *Áreas Sensíveis para o Meio Ambiente, p. 30*
- 8.3 *Descrição Geral da Organização de Combate a Emergências, p. 30*
- 8.4 *Plano de Emergência Individual (PEI), p. 31*
- 8.5 *Recursos Públicos de Combate a Emergências, p. 32*
- 8.6 *Combate ao Derrame de Óleo, p. 32*

9 CONTATOS, p. 33

- 9.1 *Terminal, p. 33*
- 9.2 *Serviços Portuários, p. 33*
- 9.3 *Agentes de Navegação e Fornecedores Seleccionados, p. 33*
- 9.4 *Autoridades Locais, Agências Estaduais e Nacionais, p. 33*
- 9.5 *Organizações de Combate a Emergências, p. 33*

10 INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES, p. 35

- 10.1 *Fornecimento de Materiais de Convés, Máquinas, Câmara e Provisões, p. 35*
- 10.2 *Compensação de Agulhas, p. 35*
- 10.3 *Inspetoras de Petróleo, p. 35*
- 10.4 *Sociedades Classificadoras, p. 35*
- 10.5 *Consulados, p. 35*
- 10.6 *Desratização, p. 35*
- 10.7 *Atendimento Médico e Odontológico, p. 35*
- 10.8 *Lavanderia, p. 35*
- 10.9 *Serviço Postal, p. 35*
- 10.10 *Câmbio, p. 35*
- 10.11 *Laboratório, p. 35*
- 10.12 *Suprimento de Combustíveis, p. 35*
- 10.13 *Óleo Lubrificante, p. 35*
- 10.14 *Fornecimento de Água, p. 35*
- 10.15 *Barcaças, p. 35*
- 10.16 *Facilidades de Lastro e Deslastro, p. 35*
- 10.17 *Exigências aos Navios na Chegada ao Porto, p. 35*

11 **APÊNDICES, p. 39**

A NT cisterna – Plano de amarração recomendado, p. 39

B Plano de amarração recomendado para o cais de múltiplos usos e píer de granéis líquidos, p. 39

C Informações essenciais do Terminal para os navios, p. 40

D Informações essenciais do navio para o Terminal, p. 41

E Informações a serem trocadas antes da transferência da carga, p. 42 e 43

1. Definições

BP – Bollard-Pull (Tração Estática Longitudinal de Embarcação).

COW – Crude Oil Washing (Limpeza dos Tanques de Carga com Óleo Cru).

Efeito Squat – Aumento do calado de um navio em consequência do aumento da velocidade de deslocamento, principalmente em águas restritas.

GIAONT – Grupo de Inspeção e Acompanhamento Operacional de Navios e Terminal, grupo composto pelo Assessor Náutico e Inspectores Náuticos.

Inspetor Náutico – Profissional responsável pela inspeção de embarcações e verificação de sua aderência às normas marítimas. São responsáveis pela segurança operacional da interface entre embarcações, píeres e o terminal aquaviário.

IMO – International Marine Organization (Organização Marítima Internacional). **ISGOTT** – International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (Guia Internacional para Operações Seguras de Navios-Tanque e Terminais).

Maré de seca – Condição em que a maré atinge a amplitude mínima em determinada época do ano.

Maré de sizígia – Condição em que a maré atinge a amplitude máxima em determinada época do ano.

PRE – Plano de Resposta à emergência

TPB – Tonelada de Porte Bruto.

UN-Bunker – Departamento da Petrobras que comercializa o “bunker” estocado nos Terminais da Transpetro.

UTC – Universal Time Control (Hora Padrão Universal).

VTS – Vessel Traffic Service (Serviço de Tráfego para a Embarcação).

2. Cartas e Documentos de Referência

Informações a respeito do Terminal podem ser obtidas nas publicações relacionadas a seguir.

Cartas:

Área	Número da Carta
	Brasil (DHN)
De Recife a Belmonte	60
Fundeio e aproximação do porto	906
Entrada do porto e canais	906
Terminal e área de aproximação	906
Barra leste	906

Outras Publicações:

Tipo/Assunto	Editor ou Fonte
	Brasil (DHN)
Normas e procedimentos da Capitania dos Portos	NPCP
Apoio a Navegação na Costa Leste	DH 1 – II
Lista de Faróis	DH – 2
Lista de Auxílio Rádio	DH – 8

3. Documentos e Troca de Informações

Os itens relacionados a seguir devem ser providenciados pelo Terminal ou pelo navio, conforme indicado na tabela.

Informação	Preparado por:			Entregue para:			Comentários
	Terminal	Navio	Ambos	Terminal	Navio	Ambos	
Antes da chegada							
Estimativa de Chegada (ETA) e informações sobre a embarcação		X		X			Conforme Apêndice E
Informações essenciais sobre o Terminal	X				X		Conforme Apêndice D
Antes da Transferência da carga ou do “bunker”							
Detalhes da carga/slop/lastro a bordo		X		X			Conforme Apêndice F
Informações essenciais à operação (completar no local)	X				X		Conforme Apêndice F
Lista de Verificação de Segurança Navio/Terra			X			X	Conforme Apêndice A do ISGOTT
Durante a transferência da carga ou do “bunker”							
Repetir a lista de verificação de segurança navio/terra			X			X	Conforme Apêndice A do ISGOTT
Após a transferência da carga ou do “bunker”, antes da saída							
Informações necessárias à desatracação do navio			X			X	Quantidade de combustíveis e água a bordo
Após a desatracação, na saída do porto							
Informações relativas aos dados de saída do porto		X		X			Horário de desembarque do práctico e saída do porto

4. Descrição do Porto ou do Fundeadouro

4.1 Descrição Geral do Terminal

O Terminal Aquaviário de Suape é um organismo administrativo e operacional da Petrobras Transporte S.A. (Transpetro), cujas instalações ficam próximas à cidade de Recife, no Estado de Pernambuco, no seguinte endereço:

Petrobras Transporte S.A. – Transpetro

Rodovia PE-60 km 10, s/n – Suape 54500-000 – Ipojuca – PE

Tel.: (81) 3527-6330

Fax: (81) 3527-1150 / 3527-6029

www.transpetro.com.br

Além da Transpetro, existem outros operadores portuários atuando no Porto de Suape.

O Porto de Suape é um porto artificial externo, de uso público e propriedade do Governo do Estado de Pernambuco, cuja autoridade portuária é:

Suape – Complexo Industrial Portuário Rodovia PE-60 – km 10 – s/n – Suape 54500-000 – Ipojuca – PE

Tel.: (81) 3527-5000

Fax: (81) 3527-4220

www.suape.pe.gov.br

As instalações portuárias compreendem um quebra-mar no formato de um “L” com 3,150 m de extensão, quatro píeres no porto externo, um cais no porto interno, um pátio de estocagem, um pátio de tanques.

O Porto Externo de Suape é formado basicamente por um molhe de proteção, em forma de “L”, com 3.150 m de extensão, a partir da linha original do litoral, que abriga três instalações de atracação, ambas em forma de píer, com 2 berços de atracação cada, e um Cais de Múltiplo Uso (CMU), com 2 berços de atracação, na bacia por ele formada.

O canal de acesso a essas áreas tem profundidade de 14,8 m.

O porto interno abriga um cais interno, com 5 berços de atracação: berços 1, 2, 3, 4 e 5. O porto funciona 24 horas por dia, durante todo o ano.

O Terminal Aquaviário de Suape tem como responsabilidade a operação de carga/descarga de navios-tanque, armazenamento de derivados de petróleo e álcool, carga/descarga de derivados de petróleo e álcool em caminhões-tanque e vagões tanques, transferência de derivados de petróleo para companhias distribuidoras, transbordo entre navios-tanque e abastecimento de navios. Operações de transbordo também são realizadas com as embarcações atracadas, utilizando os alinhamentos de propriedade da Transpetro, que interligam os berços dos píeres através de mangotes de carga/descarga. Além disto, operações ship-to-ship (STS) a contra bordo de um navio atracado também são realizadas no terminal.

A movimentação de derivados visa ao atendimento dos mercados local e circunvizinho, a exportação de excedentes da produção nacional e a demanda de abastecimento aos navios que operam com o Terminal e com outros Terminais, instalados no Porto de Suape.

O acesso terrestre ao Terminal pode ser feito pela estrada federal BR-101 e pela estadual PE-60, esta que liga Recife ao município de Ipojuca/PE.

A hora local na região é 3 horas a menos, em relação à hora média de Greenwich (GMT: - 3). O Estado de Pernambuco não adota o horário de verão.

4.2 Localização

4.2.1 Coordenadas

A área portuária de Suape é delimitada pelos paralelos de 08° 22'S e 08° 25'S o meridiano 034° 55'W e a costa litorânea.

4.2.2 Localização geográfica geral

O Porto de Suape está situado ao "S" do Porto do Recife, no Município de Ipojuca/PE e a 2,5 M do Cabo de Santo Agostinho, próximo a foz do Rio Ipojuca. A área portuária é delimitada pelos paralelos de 08° 22'S e 08° 25'S, o meridiano de 034° 55'W e a costa litorânea.

4.3 Aproximação do Terminal

4.3.1 Descrição geral

A demanda ao Porto de Suape pode ser efetuada tomando-se por base o adequado balizamento local; atinge-se a entrada do porto sem dificuldade, procedente de qualquer direção. Uma bóia-de-luz assinala o Banco de Sitiba, marcando 117° do farol da cabeceira do molhe. Os limites portuários são estabelecidos pela área marítima que se localiza entre as latitudes 08° 22' 0" S e 08° 25' 0" S, o quebra-mar e a longitude 034° 55' 0" W (Carta Náutica).

Navios oriundos tanto do norte quanto do sul devem esperar na linha de embarque do práctico, a uma milha da cabeceira do quebra-mar, posição esta definida pelo ponto de latitude 08° 23' 12" S e longitude 034° 56' 45" W. O práctico costuma embarcar na faixa de 0,7 a 1,0 milha ao NE da ponta do quebra-mar.

4.3.2 Fundeadouros

O fundeadouro dos navios aguardando atracação fica a leste do alinhamento ponta do quebra-mar – ponta do cabo de Santo Agostinho, em um semicírculo com raio de 1M e centro no farolete Suape, com profundidades de 15 a 17m, fundo de areia e lama, desabrigado de todos os ventos e vagas.

O fundeio deve ser fora da entrada do porto, para não impedir a movimentação de outros navios, sendo aconselhável deixar um filame mínimo de 5 quartéis.

Com prévia autorização da Capitania dos Portos é possível fundear a oeste do alinhamento ponta do quebra-mar – ponta do cabo de Santo Agostinho, pelo período máximo de 2 horas. O fundeio nesta área deve ser efetuado com práctico, e quando não estiver prevista a entrada ou saída de outro navio neste

período. No interior do porto, área reservada para evolução, os navios são proibidos de lançar ferro de fundeio, exceto em situações excepcionais, com a permissão formal da Capitania dos Portos, que deve ser obtida com antecedência mínima de 24 horas, via agente do navio.

No interior do porto só pode haver movimento de navios, independentemente do seu porte ou tipo, se estes estiverem devidamente auxiliados por rebocador. As áreas reservadas para fundeio possuem fundo de boa tensa (areia, lama). No entanto, é de boa prática manter a vigilância sobre as amarras e a posição de fundeio, considerando-se os ventos tempestuosos do quadrante ESE, ocasião em que a corrente marítima pode assumir intensidade bastante elevada, a ponto de provocar que o ferro garre (arrastamento da âncora).

4.3.3 Auxílios de navegação

O farol do Cabo de Santo Agostinho é um excelente auxílio aos navegantes, podendo ser facilmente identificado à distância de 24 milhas. Para mais informações, consultar a lista de faróis, DH-2, da Marinha do Brasil.

4.3.4 Limites do porto

Os limites oficiais do porto situam-se entre as latitudes 08°22'0"S e 08°25'0"S, o meridiano de 034°55'0"W e a costa. (Carta Náutica 906 DHN).

4.3.5 Praticagem

A praticagem é obrigatória para todos os navios que manobram no porto, atracação ou fundeio, a partir da entrada do canal de acesso. A organização que oferece esse serviço está descrita no subitem 8.3.

A praticagem, para atracação e desatracação, é providenciada pelos agentes de carga do navio. Estes acionam o prático para atracação, tendo como base a previsão de chegada dos navios (ETA informado previamente) e a programação de atracação do Terminal, que lhes é passada pelo supervisor de turno, com antecedência de 24 horas. Nas desatracações, a praticagem é acionada com base na previsão de término da operação fornecida pelo navio e tempo de liberação da carga. O tempo mínimo para solicitação do prático é de 4 horas.

A praticagem pode ser requisitada, também, por meio dos canais 16 ou 13 em radiotelefonia VHF. Se o navio dispuser de telefone celular móvel, o prático poderá ser requisitado pelo número (81) 3424-5010.

Os práticos aguardam os navios em lancha da praticagem, a partir da entrada do canal de acesso. Os navios devem estar suficientemente lastrados e devidamente aparelhados, no que se refere aos equipamentos de amarração e seus respectivos acessórios.

Os navios têm de dispor de escadas de quebra-peito (padrão IMO) limpas, seguras e eficientes, para embarque e desembarque do prático, com degraus e cabos em perfeitas condições, fixadas com firmeza no ponto aproximado do costado e de comprimento adequado para atingir a lancha do prático, ficando 1 m acima do nível da água.

Da mesma forma, deve permanecer igualmente à mão, no topo da escada destinada ao prático, uma bóia salva-vida com linha de segurança e luz de auto-ignição, bem como dispositivo de comunicação VHF, para contato com a cabine de comando.

Os navios têm de assumir posição que propicie ao prático abrigo contra o vento em sua subida da lancha para bordo, devendo, também, reduzir a velocidade para facilitar seu embarque e desembarque.

Cada comandante é o único responsável pelas manobras, cabendo-lhe todas as informações a serem prestadas ao práctico sobre qualquer peculiaridade, condições específicas ou dificuldades existentes, tais como: deficiência de máquinas, caldeiras, problemas ou avarias de aparelhos de auxílio à navegação, cabos de amarração ou de qualquer elemento que possa vir a acarretar perigo no que concerne à amarração, largada de cabos, carga e descarga do navio.

Depois de atracados, os navios ficam em condições consideradas satisfatórias pelo práctico e pela operação do Terminal.

Caso o comandante não acate as instruções do práctico, a fim de preservar a segurança da manobra do navio, o capitão dos portos e o Terminal, por intermédio da agência do navio, deverão ser comunicados por escrito.

4.3.6 Rebocadores e serviços portuários

Rebocadores e serviços de reboque destinados às manobras de atracação, desatracação e evolução dos navios no Terminal de Suape são fornecidos por empresa especializada. Os serviços de rebocadores disponíveis, para atracação e desatracação, são providenciados pelos agentes de carga do navio. Estes providenciam os rebocadores para atracação, de acordo com o porte da embarcação, previsão de chegada (ETA previamente informado) e programação de atracação no Terminal, comunicada pelo supervisor de turno. Nas desatracações, os rebocadores são solicitados com base na previsão de término da operação fornecida pelo navio e no tempo de liberação da carga. As regras a respeito do número de rebocadores a serem usados estão descritas no subitem 8.4.

A comunicação entre rebocadores e navios durante as manobras de atracação e desatracação é feita através de rádio VHF. Tais aparelhos ficam ligados continuamente, a fim de atender a qualquer chamado de navio atracado ou do pessoal de operação do Terminal.

Como alternativa, para o caso de falha em aparelhos de radiotelefonia do navio ou rebocador durante a manobra, os navios usarão os seguintes sinais de apito:

Chamada

- > 4 sons longos, seguidos por 1 ou 2 curtos – O número de apitos curtos definirá se serão chamados 1 ou 2 rebocadores, respectivamente.

Antes de passar o cabo-reboque

- > 2 sons curtos – Preparar para empurrar a vante ou pegar o cabo na proa.
- > 3 sons curtos – Preparar para empurrar a ré ou pegar o cabo de popa.

Depois de passar o cabo-reboque

- > 1 som longo – Puxar para boreste.
- > 2 sons curtos – Puxar para bombordo.
- > 3 sons curtos – Parar de puxar.

Manobrando a contrabordo

- > 1 som curto – Puxar.

> 2 sons curtos – Empurrar.

Outros sinais, por apito, também poderão ser usados para embarcações auxiliares:

Chamada

> 2 sons longos seguidos de 1 curto – Para chamar a embarcação do práctico.

> 1 som longo seguido de 1 curto – Para chamar a lancha.

Todas as ordens recebidas pelo rebocador devem ser acusadas com 1 som curto.

Os rebocadores possuem VHF, portanto, as ordens de manobra, normalmente, são transmitidas pela fonia. Os rebocadores disponíveis no Porto de Suape dispõem de sistema

de combate a incêndio. Os rebocadores apresentam lâmpadas Aldis, para comunicações por meio de sinais Morse. Os navios devem dispor de espias de boa qualidade, para uma eventual necessidade, pois os rebocadores possuem o referido material adequado para o serviço de reboque.

Lanchas para transporte de pessoal e materiais – O Terminal não dispõe de lanchas para este fim. Esse tipo de serviço deve ser solicitado por intermédio do agente protetor do navio para aluguel. O Porto de Suape dispõe de uma relação de prestadores de serviço nessa área.

Lancha da praticagem – O práctico utiliza a própria lancha da praticagem, atracada no Porto de Suape.

4.3.7 Riscos de navegação

Não foram evidenciados riscos de navegação da área de fundeio às instalações de atracação do Porto de Suape.

4.3.8 Restrições gerais

A tabela 1 apresenta as restrições atuais do Porto de Suape.

4.4 Áreas de Manobras

A bacia de evolução, próxima aos píeres PGL-01 e PGL-02, tem aproximadamente 14,40 m (48 pés) de profundidade mínima, e calados máximos de 14,03 m (46,77 pés), na baixa maré, e 15,90 m (53 pés), na preamar.

Foi implantada uma bacia de evolução para navios de 170.000 TPB, com diâmetro de 600 metros, na profundidade de -18,50 metros em relação ao nível de redução DHN, para manobras de atracação dos navios que irão operar no PGL-03A e PGL-03B.

4.4.1 Auxílios de navegação e atracação

O inspetor náutico e operador da Transpetro auxilia o navio durante a atracação, a fim de posicioná-lo de forma a possibilitar a conexão dos braços e/ou mangotes de carga/ descarga.

Tabela1:

Restrições gerais do Porto de Suape

Locais	Profundidade medida à mínima		Calados máximos Nível de maré				Atracação Comprimento máximo (m)		Desatracação Comprimento máximo (m)		Tipo	Detalhes físicos dos berços					Obs.		
	Metros	Pés	0,00 m	0,0 pés	2,50 m	2,50 pés	Diurno	Noturno	Diurno	Noturno		Comprimento de berço (m)	Marés (m)		Boca	Produto movimentado		TPB máximo	
													Sizígia	Seca					
Canal de acesso	14,80	55,00	13,23	44,10	15,24	50,80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Bacia de evolução	17,70	58,07	16,70	54,79	16,70	54,79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Canal de acesso ao Porto Interno	15,50	50,85	14,80	48,56	14,80	48,56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Berço de Atracação	CMU A	-	-	9,80	32,15	-	-	160	160	160	160	-	320	2,50	0,00	NA	Derivados de petróleo,	20.000	-
	CMU B	-	-	13,60	44,62	-	-	280	280	280	280	-	320	2,50	0,00	NA	óleo vegetal, bunker	80.000	-
	PGL 1A	-	-	13,50	44,29	-	-	200	185	200	200	L	330	2,50	0,00	NA	Derivados de petróleo,	45.000	-
	PGL 1B	-	-	13,20	43,31	-	-	200	185	200	200	L	330	2,50	0,00	NA	químicos, álcool e Bunker	45.000	-
	PGL 2A	-	-	13,40	43,96	-	-	280	230	280	280	L	386	2,50	0,00	NA	Derivados de petróleo	90.000	-
	PGL 2B	-	-	14,00	45,93	-	-	280	230	280	280	L	386	2,50	0,00	NA	Petróleo e derivados	90.000	-

PGL 3A	-	-	17,30	56,76	-	-	280	280	280	280	L	-	-	-	-	Petróleo e derivados	170.000	-
PGL 3B	-	-	17,30	56,76	-	-	300	280	300	280	L	-	-	-	-	Derivados de petróleo e STS	170.000	-
Cais 1	-	-	14,60	47,90	-	-	305	305	305	305	-	300	2,50	0,00	NA	Contêineres e Derivados de petróleo (STS)	120.000	-
Cais 2	-	-	15,20	49,87	-	-	305	305	305	305	-	300	2,50	0,00	NA	Contêineres	120.000	-
Cais 3	-	-	15,20	49,87	-	-	305	305	305	305	-	300	2,50	0,00	NA	Contêineres	120.000	-
Cais 4	-	-	14,80	48,56	-	-	300	300	300	300	-	330	2,50	0,00	NA	Carga geral e derivados de petróleo (STS)	120.000	-
Cais 5	-	-	15,00	49,21	-	-	300	300	300	300	-	330	2,50	0,00	NA	Carga geral, coque, ro-ro e derivados de petróleo (STS)	120.000	-

Observação:

- Período noturno – Aterragem: comprimento máximo (berços externos) – 280 metros;
- Atracação no PGL1 (período noturno): comprimento máximo – 185 metros;
- Atracação no PGL2 (período noturno): comprimento máximo – 230 metros;
- Atracação e desatracação nos PGL3A e PGL3B (período noturno): comprimento máximo – 280 metros;
- Atracação a contrabordo (período noturno): comprimento máximo – 135 metros;
- Desatracação a contrabordo (período noturno) PGL2, PGL3A e PGL3B: comprimento máximo – 230 metros;
- Não é permitida atracação com vento superior a 20 nós. Porém a desatracação poderá ocorrer até 25 nós;
- É vedada a atracação noturna de navios dotados de espias de cabo de aço.

4.4.2 Controlando as profundidades

Os limites de calado para atracação e desatracação no Porto de Suape estão descritos na Tabela 1 e são válidos para qualquer época do ano.

4.4.3 Dimensões máximas

Os portes máximos das embarcações, para atracação no Porto de Suape, estão relacionados a seguir, para cada instalação portuária.

Locais		Porte Bruto Máximo (TPB)	Comprimento Máximo (m) (LOA)
Berços de Atracação	Cais 1	120.000	305,0
	Cais 2	120.000	305,0
	Cais 3	120.000	305,0
	Cais 4	120.000	300,0
	Cais 5	120.000	300,0
	CMU A	20.000	160,0
	CMU B	80.000	280,0
	PGL 1A	45.000	200,0
	PGL 1B	45.000	200,0
	PGL 2A	90.000	280,0
	PGL 2B	90.000	280,0
	PGL 3A	170.000	280,0
	PGL 3B	170.000	300,0

4.5 Fatores Ambientais

A região na qual se encontra o Porto de Suape apresenta umidade relativa do ar durante todo o ano de aproximadamente 80%, a pressão atmosférica média fica em torno de 1.012 mb, com bom tempo, e a variação de temperatura local, durante o ano, oscila entre 17° C (62,6°F) nos meses de junho e julho e 35° C (95°F) de dezembro e janeiro, registrando uma média anual de 26°C (78,8°F).

São boas as condições do tempo no Porto de Suape e áreas adjacentes. No inverno, há chuva constante. As demais informações meteorológicas da área estão descritas nos subitens relacionados adiante.

4.5.1 Ventos predominantes

Os ventos predominantes são os do quadrante leste, estando o Porto de Suape localizado no cinturão de formação de ventos alísios. Ventos de qualquer força tendem a criar pequenas vagas, que se desenvolvem com a intensidade, duração e velocidade do vento, especialmente as provindas do norte.

Restrições de ventos

O Terminal, após tomar conhecimento do fato solicita a interrupção da operação de carga e descarga de navios na seguinte situação:

Parada da Carga (preventiva) – Quando a velocidade do vento ultrapassar o limite de 25 nós.

Desconexão de mangotes/braços – Quando a velocidade do vento ultrapassar o limite de 30 nós.

Contactar os Comandantes dos navios para definição da ação a ser tomada (Desatracação ou apoio de rebocadores no costado do navio) – Quando o limite atingir a 35 nós e assim permanecer.

Para manobras de atracação/desatracação, deve-se seguir as seguintes condições: Velocidade do vento NE – máxima 20 nós;

Velocidade de vento SE – máxima 25 nós;

4.5.2 Ondas e vagas

Ondas nas áreas de fundeio são resultantes das forças do vento dominante, bem como sua direção e duração. Se o vento for E-SE, a altura média das ondas varia até 1,9 m.

Para manobras de atracação/desatracação, deve-se seguir as seguintes condições: Onda máxima com vento NE – 0,7 m;

Onda máxima com vento SE – 1,5 m;

4.5.3 Precipitação

O período de maior concentração de chuvas vai de março a junho, considerado o inverno da região, sendo a precipitação máxima de 390 mm/mês, referente a junho. No verão, que vai de outubro a dezembro, o nível de precipitação decresce até o mínimo de 48 mm/mês, em novembro.

4.5.4 Tempestades com raios

Não registradas no Porto de Suape.

4.5.5 Visibilidade

A visibilidade, normalmente considerada de boa a excelente, pode ser drasticamente reduzida no período de chuvas.

4.5.6 Correntes de maré e outras correntes

Em decorrência da configuração da costa, a corrente que prevalece é a corrente de maré, cuja direção na enchente é para o sul e, na vazante, para o norte.

4.5.7 Variação dos níveis de maré

O nível de redução usado se refere à menor altura possível das marés baixas. O nível médio sobre o nível de redução no Porto de Suape é 1,25 m, referente à Carta 930 DHN. Mais informações sobre a maré local podem ser encontradas na Tábua de Marés DH-29, publicação da DHN.

5. Descrição do Porto e do Terminal

5.1 Descrição Geral

O Porto de Suape possui as seguintes instalações portuárias para atracação de navios:

- a) Porto Interno (PI), com 5 berços de atracação (berços 1, 2, 3, 4 e 5);
- b) Cais de Múltiplos Usos, com 2 berços de atracação (A / B);
- c) Píer de Granéis Líquidos 1 (PGL 1), com 2 berços de atracação (A / B);
- d) Píer de Granéis Líquidos 2 (PGL 2), com 2 berços de atracação (A / B);
- e) Píer de Granéis Líquidos PGL 3A e PGL 3B;

f) Navio cisterna, contratado pela Petrobras, atracado ao PGL 2B, operando como tancagem flutuante de GLP, para atracações à contrabordo e operações de transbordo de GLP.

5.2 Detalhes Físicos dos Berços

Os detalhes físicos dos berços de atracação do porto estão descritos na tabela de restrições gerais e subitem 5.4.3.

5.3 Arranjos de Atracação e de Amarração

Rebocadores, velocidade máxima e ângulo de aproximação, gatos/cabeços de amarração, número de cabos requeridos para amarração de navios estão apresentados na Tabela 2.

Tabela 2:

Arranjos de Atracação e de Amarração

Nº do Berço	Requer Prático	Nº & BP dos Rebocadores	Aproximação (Máxima)		Pontos de Amarração		Cabos de Amarração (proa e popa)		
			Vel.	Ângulo	Cabeços	Gatos	Lançante	Través	Espringue
CMU A	Sim	2 Rebocadores (51,3 t a 54,65 t)	Consultar a autoridade Portuária		-	-	-	-	-
CMU B	Sim	2 Rebocadores (51,3 t a 54,65 t)	Consultar a autoridade Portuária		8	-	3	-	3
PGL 1A	Sim	2 Rebocadores (51,3 t a 54,65 t)	Consultar a autoridade Portuária		8	-	2	2	2
PGL 1B	Sim	2 Rebocadores (51,3 t a 54,65 t)	Consultar a autoridade Portuária		8	-	2	2	2
PGL 2A	Sim	2 Rebocadores (51,3 t a 54,65 t)	Consultar a autoridade Portuária		-	4	3	2	2
PGL 2B	Sim	2 Rebocadores (51,3 t a 54,65 t)	Consultar a autoridade Portuária		-	4	3	2	2
PGL 3A	Sim	2 Rebocadores (51,3 t a 54,65 t)	Consultar a autoridade Portuária		-	10	4	3	2
PGL 3B	Sim	2 Rebocadores (51,3 t a 54,65 t)	Consultar a autoridade Portuária		-	10	4	3	2

Obs 1: Caso seja necessário, dependendo do porte do navio, um terceiro e quarto rebocadores estarão disponíveis e poderão ser solicitados para manobra dos navios.

Obs 2: A configuração das amarrações descritas acima tratam de uma sugestão de possibilidades de amarração. Estas serão confirmadas pelo comandante do navio, com o aval da Praticagem e da Inspetoria Náutica do terminal.

5.4 Características dos Berços para Carga, Descarga e Abastecimento

As características dos produtos movimentados, mangotes e braços disponíveis, bem como os limites de temperatura, as vazões e pressões mínimas e máximas de descarga, encontram-se descritas na Tabela 3.

5.5 Gerenciamento e Controle

O Centro de Controle Operacional da Transpetro no Terminal de Suape fica situado na área interna do Terminal à cerca de 2 km do PGL-01. Nesse Centro fica o operador responsável pelo controle de todas as operações do Terminal da Transpetro, que é feito através do sistema supervisório. Existe uma sala de operações no PGL-01, PGL- 02 e no PGL-03, em que os operadores da Transpetro daquela área, realizam o preparo da documentação, as comunicações, o monitoramento da atracação/ desatracação, a posição do navio e o acompanhamento de todas as operações no referido píer.

O acompanhamento das operações de ship-to-ship no PGL 2 e PGL 3 com o navio cisterna é feito pelos próprios navios, estando os operadores da Transpetro responsáveis pela liberação inicial e final.

As operações no Cais de Múltiplos Usos (CMU) são acompanhadas por operador da Transpetro no local.

As comunicações são realizadas com os navios por meio de rádios VHF em frequência marítima, previamente combinada e registrada. Um meio secundário, através de rádio VHF terrestre, é acertado para o caso de haver falha no sistema principal.

5.6 Principais Riscos

O principal risco associado à estadia dos navios nos berços do Porto de Suape é:

- Quando desprotegido pela ausência de navio de igual ou maior porte nos berços externos (leste), no PGL-01, PGL-02 e Cais de Múltiplos Usos, o navio que estiver atracado no berço interno (oeste) fica mais vulnerável – em decorrência da posição no berço e da predominância na incidência de fortes ventos no sentido leste–oeste – ao risco de afastamento das defensas do píer. O risco anteriormente descrito requer maior atenção da tripulação dos navios, com relação aos cabos de amarração. No caso do PGL-03, principalmente o B, pois está mais externo, uma atenção deve ser dada para as condições durante a operação, visto que pela posição do molhe este píer está mais exposto a incidência de ventos e swell.

Tabela 3. Características dos berços para carga, descarga e abastecimento.

Pier	Berço	Tomada	Produto	Diâmetro nominal (pol)	Classe de Pressão (lbs)	Vazão mín/máx (m³/h)	Pressão máxima/nominal (kgf/cm²)		Temperatura máx/mín (°c)	Pressão de teste Fabricante (kgf/cm²)	Pressão de teste Máxima (kgf/cm²)	Carta inicial (kgf/cm²)
CMU	A	mangote	MF-380/MGO	8	150	750	9,0	6,2	30/25	(*)	(*)	7,0
	B	mangote	MF-380/MGO	8	150	750	9,0	6,2	30/25	(*)	(*)	7,0
PGL 1	A	1 mang.	GLP	6	300	560	23,0	20,0	38/5	(*)	(*)	13,0/5,0
	B	1 mang.	GLP	6	300	560	23,0	20,0	38/5	(*)	(*)	13,0/5,0
	A	2 mang.	MGO	4	150	560	15,0	15,0	38/5	(*)	(*)	7,0
	B	2 mang.	MGO	4	150	560	15,0	15,0	38/5	(*)	(*)	7,0
	A	3 mang.	MF-380	8	150	240/750	18,0	13,8	80/65	(*)	(*)	7,0
	B	3 mang.	MF-380	8	150	240/750	18,0	13,8	80/65	(*)	(*)	7,0
	A	4 mang.	Diesel/gasolina/ gasolina aviação/ QAV/QI	8	150	192/750	9,0	6,2	30/25	(*)	(*)	7,0
	B	4 mang.	Diesel/gasolina/ gasolina aviação/ QAV/QI	8	150	192/750	9,0	6,2	30/25	(*)	(*)	7,0
	A	5 mang.	Diesel/gasolina/ gasolina aviação/ QAV/QI	8	150	192/750	9,0	6,2	30/25	(*)	(*)	7,0
	B	5 mang.	Diesel/gasolina/ gasolina aviação/QAV	8	150	192/750	9,0	6,2	30/25	(*)	(*)	7,0
PGL 2	A	mangote	GLP/gasolina/ diesel/QAV	8	150	1100	9,0	6,2	30/25	(*)	(*)	7,0
	B	mangote	GLP/gasolina/ diesel/QAV	8	150	1100	9,0	6,2	30/25	(*)	(*)	7,0

Para os píeres PGL3A e PGL3B, a configuração dos braços com seus respectivos diâmetros e produtos está estabelecida da seguinte forma:

PGL 3A

Braço A (8")	Braços B / C (16")	Braços D / E / F (16")	Braços D / E / F (16")	Braço G (8")	Mangote	Mangote
MF para abastecimento	Petróleo recebimento	Diesel S-10 envio	Diesel S-500 envio e recebimento	MGO envio	Água potável	Água oleosa

PGL 3B

Braço A (8")	Braços B / C / D (16")	Braço E (8")	Mangote	Mangote	Mangote
MGO envio	Petróleo recebimento	MF para abastecimento	Água potável	Água oleosa	GLP

6. Procedimentos

Durante a estadia do navio no porto são realizadas várias ações pela Transpetro, a fim de possibilitar uma operação segura e o gerenciamento de riscos de forma a minimizá-los. Em todas as fases, conforme será descrito a seguir, as providências são tomadas com o objetivo de facilitar as operações e planejá-las adequadamente.

6.1 Antes da Chegada

Após a atracação e inspeção de segurança realizada pelo Inspetor Náutico, tendo como base o checklist do ISGOTT, se houver pendências que não possam ser solucionadas pela tripulação, o navio não terá autorização do Terminal da Transpetro para dar início à operação.

Reparos a bordo e lavagem nos tanques de carga do navio devem ser realizados, preferencialmente, na área de fundeio. Para realização de reparos com o navio atracado, será necessária autorização prévia do Terminal da Transpetro, com registro da comunicação formal à Capitania dos Portos, caso o navio não possa se deslocar por seus próprios meios.

Os navios que se destinam às instalações do Terminal da Transpetro em Suape deverão indicar a estimativa de chegada (ETA) com 72 e 48 horas de antecedência, diretamente ao respectivo agente. A alteração ou confirmação da chegada do navio tem de ser comunicada com antecedência mínima de 24 horas. Na informação do ETA, é preciso especificar se a hora mencionada é local ou UTC.

6.2 Chegada

As autoridades portuárias são acionadas pelos agentes dos navios em razão da chegada e previsão para atracação. Em regra geral, a visita ocorre após a atracação.

As solicitações de abastecimento de bunker são encaminhadas a UN-Bunker da Petrobras, por meio de seu agente.

As informações do Terminal para o navio e vice-versa estão descritas nos Apêndices E e F, respectivamente.

Segue abaixo a relação dos endereços e telefones importantes no Porto de Suape:

Receita Federal

Rodovia PE-60 km 10, s/n – Suape 54.500-000 – Ipojuca – PE

Tel.: (81) 3527-1310 / 3527-1131

Delegacia de Polícia

Rua Francisco Alves de Souza, 270 – Centro 54.500-000 – Ipojuca – PE

Tel.: (81) 3551-1155

Polícia Militar do Cabo

Estrada Pirapane, km 02 – s/n – Centro 54.500-000 – Cabo – PE

Tel.: (81) 3521-2101

Hospital Mendo Sampaio

BR 101 Sul – KM 34 Charneca 54.535-430 – Cabo – PE

Tel.: (81) 3524-9238

Pernambuco Pilots Empresa de Praticagem S/C Ltda.

Endereço: Av. Fernando Simões Barbosa 266 / sala 1507 – Boa Viagem – Recife/PE Fixo: (81) 3089.7207 /
Celular: (81) 99925.0182

E-mail: operacoes@pernambucopilots.com.br

Praticagem Pernambuco Sociedade de Práticos S/S Ltda.

Endereço: Av. Fernando Simões Barbosa 266 / sala 410 – Boa Viagem – Recife/PE Celular: (81) 99735.0376

E-mail: operacoes@praticagem-pe.com

Capitania dos Portos de Pernambuco Rua São Jorge,
25 – Recife Antigo 54.500-000 – Recife – PE

Tel.: (81) 3424-7111

Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa

Rodovia PE-60, km 10, s/n – Suape 54.500-000 – Ipojuca – PE

Tel.: (81) 3551-0706

6.3 Atracação

6.3.1 Sistema de amarração do navio

Os cabos de amarração merecem cuidados permanentes, a fim de conservar o navio sempre atracado. Todos os cabos têm de ser mantidos sob tensão adequada durante a operação, com os guinchos sob freio, não sendo permitido o uso de guinchos de tensão automática.

Todos os cabos de amarração devem ser do mesmo tipo, bitola e material (fibra ou arame), não sendo permitido o uso de amarrações mistas. Amarrações mistas são aquelas em que os cabos que exercem a mesma função são de tipo, bitola e materiais diferentes. Os cabos de amarração precisam estar dispostos o mais simetricamente possível em relação ao meio do navio.

Os traveses têm de ser orientados o mais perpendicularmente possível ao eixo longitudinal do navio e passados o máximo possível para vante e para ré.

Os espingues são orientados o mais paralelamente possível ao eixo longitudinal do navio.

Se forem usados chicotes de fibra nos cabos de arame, os chicotes têm de ser do mesmo tipo, com bitola 25% a mais que a carga de ruptura mínima do cabo de arame, do mesmo material e do mesmo comprimento.

O ângulo horizontal dos lançantes de proa e de popa em relação à direção de um través perpendicular ao eixo longitudinal do navio não pode exceder 45°.

6.3.2 Serviço auxiliar de amarração

O Porto de Suape possui contrato com uma equipe externa para as fainas de amarração e desamarração de navios que para ele operem. A amarração de propaneiros no navio cisterna (tancagem flutuante) é feita, normalmente, pela própria tripulação.

6.3.3 Acesso entre navio e terra

A escada de portaló ou prancha do navio deve ser utilizada. Os tripulantes, ao desembarcarem, têm de estar vestidos com calçados de couro fechado, calças compridas, camisas de manga e somente poderão circular pela área demarcada até o posto de vigilância do porto, onde haverá um veículo a ser solicitado pelo agente do navio, para levá-los até o portão de saída.

6.4 Antes da Transferência da Carga

Os braços de carregamento e os mangotes são aterrados individualmente.

Os recursos necessários para conexão são acertados no primeiro contato do navio com o Terminal, conforme os apêndices D (em revisão), E e F. Cabe ao navio informar o diâmetro das tomadas de carga/descarga, de forma a possibilitar a conexão dos braços de carregamento ou mangotes de carga do Terminal. Após a conexão dos braços de carregamento ou mangotes de carga, estes são testados quanto a sua estanqueidade, utilizando a pressão estática da coluna do Terminal para este fim. Um representante de bordo acompanhará toda a operação, devendo estar próximo à tomada de carga do navio. O navio deve manter um observador a bordo para fazer inspeção visual no convés e ao redor da embarcação.

As medições de bordo são realizadas pelo pessoal do navio e acompanhadas pelos representantes do Terminal e, nas operações de importação, também, por inspetores. O material utilizado deve estar devidamente aterrado e os acessórios de medição têm de ser à prova de explosão. Os equipamentos de medição devem dispor de certificados de aferição válidos.

O início da operação só se dá após o preenchimento do Pronto a Operar e da Carta Inicial, pelos representantes de terra e de bordo.

A Lista de Verificação de Segurança Navio/Terra. (Apêndice A do Isgott) é analisada e preenchida pelo Inspetor Náutico, durante a liberação do navio.

É proibido efetuar ramonagens ou limpezas de tubulação de caldeira com o navio atracado. Devem ser tomadas as precauções para que não escapem centelhas pela chaminé. O descumprimento dessa regulamentação acarretará em uma ou mais das seguintes sanções:

- Interrupção imediata das operações;
- Multa pelas autoridades competentes;
- Desatracação compulsória do navio do píer;
- Comunicação da infração aos armadores; e
- Responsabilização do navio pelas multas, demoras e todas as demais despesas correlatas decorridas do referido fato.

É necessário observar a proibição quanto à permanência de embarcações miúdas não-autorizadas no costado ou nas proximidades dos navios atracados. Apenas

embarcações autorizadas podem ficar nas proximidades ou a contrabordo, desde que satisfaçam todas as condições de segurança. A transgressão dessa norma tem de ser comunicada à autoridade competente.

Os navios atracados não podem movimentar seus(s) hélice(s) enquanto permanecerem conectados aos braços de carregamento. Poderá ser usada catraca, após o devido aviso ao operador do Terminal, porém o hélice deve ser movimentado de maneira tão lenta que se obtenha segurança absoluta. Os navios serão responsabilizados por quaisquer danos que resultem desses procedimentos.

6.5 Transferência da Carga

O monitoramento das pressões durante a transferência da carga é registrado pelos representantes de bordo e terra no manifold do navio de hora em hora. O Terminal controla as variáveis internas de pressão por meio do sistema supervisor de controle centralizado. As vazões dos dois lados da operação são retiradas de hora em hora e comparadas entre as partes tendo, de acordo com o sistema utilizado, um parâmetro limite para controle operacional. Qualquer alteração nas condições de operação deve ser comunicada e documentada entre as partes. Durante a operação, é expressamente proibido o fechamento de válvulas, que ocasionem contrapressão no sistema.

Em operações simultâneas com outros Terminais instalados no Porto de Suape, o Terminal da Transpetro acompanha e controla as diferenças das vazões horárias e dos volumes acumulados descarregados pelos navios e recebidos pelos Terminais. As operações devem ser interrompidas, quando ultrapassarem os limites das diferenças pré-definidos para cada operação.

Nas descargas de GLP para o Terminal, é necessário registrar e observar a temperatura mínima de +5°C. Após a descarga do GLP, o navio deve realizar o deslocamento do GLP líquido, do trecho do braço ou mangote, entre o manifold do navio e as instalações do Terminal, até a primeira válvula de bloqueio, para que seja feita a desconexão.

As redes e os tanques de lastro e deslastro dos navios destinam-se somente para este fim, estando isolados das demais redes de bordo. O lastro de água a ser descarregado para o mar deve estar completamente isento de óleo, qualquer resíduo oleoso ou outra substância capaz de causar poluição das águas.

O Terminal de Suape não dispõe atualmente de sistema nem tancagem para recebimento de slop dos navios, porém, dois tanques de slop estão em fase de construção no terminal, sendo alinhados com a operação com a Refinaria Abreu e Lima.

Não é aceita a operação de COW no Porto de Suape. Caso haja uma real necessidade, como por exemplo de estadia prévia de docagem ou troca de produtos, há necessidade de uma solicitação formal ao terminal e ao porto, através da agência que estiver prestando serviço ao navio.

Não poderão ser efetuados reparos ou trabalhos de manutenção de qualquer natureza, que envolvam ou venham a envolver risco de centelhas ou outros meios de ignição, enquanto o navio estiver atracado aos píeres e cais do porto. Em casos extremos, todas as normas de segurança devem ser observadas e atendidas. Reparos

que compreendam as instalações dos píeres ou impliquem alguma restrição do navio durante a estadia têm de ser previamente autorizados pelo Terminal e pelo navio.

As inspeções intermediárias, conforme apêndice A do ISGOTT, são realizadas pelo Inspetor Náutico, durante a operação do navio de 4 em 4 horas.

A interrupção da carga ou descarga do navio ocorrerá em qualquer situação que possa oferecer perigo, seja para o navio ou para o Terminal. As operações poderão ser suspensas temporariamente durante tempestades, trovoadas e/ou ventos fortes. O pessoal da operação do Terminal da Transpetro está autorizado a interromper/suspender a operação no caso de descumprimento de quaisquer das regras e normas concernentes à segurança universalmente aceitas e adotadas no transporte marítimo de derivados de petróleo. O comandante do navio tem o direito de interromper a operação, caso tenha razões para crer que as atividades em terra não ofereçam segurança, avisando, concomitantemente, ao Terminal da Transpetro.

Em qualquer situação de emergência, o Terminal da Transpetro interromperá as operações em curso, para que todos os recursos estejam voltados para mitigação do sinistro, informando imediatamente o navio. As ações e os contatos para cada tipo de emergência estão descritos no Plano de Emergência Individual do Terminal – PEI e os principais telefones encontram-se no item 9.

6.6 Medição da Carga e Documentação

Após o término da operação, inicia-se a drenagem dos braços de carregamento ou mangotes de carga/descarga utilizados. Os operadores do Terminal providenciarão a drenagem dos braços ou mangotes para sistema fechado no píer. O representante do navio ficará encarregado da drenagem do trecho de bordo.

As medições finais de bordo são realizadas pelo pessoal do navio, acompanhadas pelos representantes do Terminal e, também, por inspetores, no caso de importação. O material utilizado deve estar devidamente aterrado e os acessórios de medição precisam ser à prova de explosão. A liberação final do navio se dará após a comparação das quantidades movimentadas e do complemento da documentação de estadia.

6.7 Desatracação e Saída do Porto

Durante a manobra de desatracação e saída do porto, é recomendável observar os limites do canal e perigos relatados no subitem 5.3 e seus correlatos.

O práctico normalmente desembarca no mesmo ponto de embarque (descrito no subitem 5.3.5), onde a lancha da praticagem o aguardará.

7. Organização Portuária ou do Fundeadouro

7.1 Controle Portuário ou VTS

Esta seção ainda não é aplicável ao Terminal de Suape.

7.2 Autoridade Marítima

A autoridade marítima a qual o Terminal está subordinado é a Capitania dos Portos do Estado de Pernambuco.

A Divisão de Inspeção Naval da Capitania dos Portos do Estado de Pernambuco determina que a visita das autoridades seja realizada após a atracação do navio nos píeres e cais do Porto de Suape.

Os limites oficiais do porto, conforme subitem 5.3.4., situam-se entre as latitudes 08° 22' 0" S e 08° 25' 0" S, o meridiano de 34° 55' 0" W e a costa (Carta Náutica 906- DHN).

A Capitania dos Portos é a autoridade marítima nos limites do Porto de Suape, a quem cabe a responsabilidade de determinar as ações e autuar os responsáveis por qualquer incidente ocorrido dentro dos limites do porto.

7.3 Praticagem

Para todas as manobras de navios, a partir do ponto de embarque do práctico (subitem 5.3.5), a praticagem é obrigatória. Deve ser solicitada pelo canal VHF 13.

A organização de praticagem, que opera no Porto Suape, encontra-se no endereço a seguir:

Pernambuco Pilots Empresa de Praticagem S/C Ltda.

Endereço: Av. Fernando Simões Barbosa 266 / Sala 1507 – Boa Viagem – Recife/PE Fixo: (81) 3089.7207 /
 Celular: (81) 99925.0182

E-mail: operacoes@pernambucopilots.com.br

Praticagem Pernambuco Sociedade de Práticos S/S Ltda.

Endereço: Av. Fernando Simões Barbosa 266 / sala 410 – Boa Viagem – Recife/PE Celular: (81) 99735.0376

E-mail: operacoes@praticagem-pe.com

Para todas as situações, o serviço de praticagem é acionado pelo agente do navio. Em casos de emergência, de acordo com a disponibilidade, o práctico será colocado no navio, no mínimo, em 1 hora. Marcação do práctico deverá ser informado ao agente com no máximo 4 horas de antecedência.

7.4 Rebocadores e Outros Serviços Marítimos

Em condições operacionais normais, apenas 2 rebocadores são necessários para atracação e desatracação nos píeres, no Cais de Múltiplos Usos, no porto interno e na tancagem flutuante. Grandes propaneiros, em operações de atracação e desatracação a contrabordo do navio cisterna (tancagem flutuante), só poderão ser movimentados com o uso de 3 rebocadores, de acordo com determinação da autoridade portuária. Existirão sempre 3 rebocadores permanentemente estacionados no porto, 24 horas por dia. Caso haja solicitação antecipada, um outro rebocador poderá ser enviado do Porto de Recife. A Tabela 4 ilustra as características dos rebocadores disponíveis no Porto de Suape.

Tabela 4. Características dos rebocadores disponíveis no Porto de Suape.

Nome	LOA (m)	TPB	BHP	Tração Estática (t)	Aprovação pela Transpetro
Godofredo	30,25	194,10	4892,76	65,76	Sim
Tamoio	23,18	106,65	2759,00	50,73	Sim
Tupari	23,18	106,65	2759,00	51,63	Sim
Tuxá	23,18	108,66	3698,00	51,03	Sim
Svitzer Maria Darian	32,00	290,00	3676,00	75,95	Sim
Svitzer Sonia	23,80	74,00	3728,00	61,20	Sim

7.4.1 Demais serviços marítimos relevantes do porto

As lanchas de apoio para fornecimento de materiais de custeio, rancho, convés, máquinas e retirada de lixo são acionadas via agente do navio. A retirada de lixo está vinculada à autorização prévia da vigilância sanitária.

7.5 Outros Terminais de Derivados de Petróleo

Além do Terminal da Transpetro, outros Terminais de terceiros operam no Porto de Suape, entre eles:

Temape – Terminais Marítimos de Pernambuco; **Pandenor** – Importação e Exportação Ltda.; **Tequimar** – Terminal Químico de Aratu.

Decal – Decal Brasil LTDA.

7.6 Outros Usuários Principais

Os Terminais citados no subitem 8.5 compartilham das instalações do Porto de Suape com o Terminal da Transpetro.

8. Planejamento de Emergência e Combate

8.1 Contatos de Emergência

A Tabela 5 indica os contatos essenciais com número de telefone, fax e canais/frequências de rádio:

Tabela 5:

Relação de contatos relacionados as atividades no Porto de Suape.

Organização	Horários de Funcionamento	Telefone (81)	FAX (81)	Celular (81)	VHF/UHF Chamada	VHF/UHF Conversação
Porto de Suape	24 horas	3527.5000 3527.1280	3527.1264	99973.0623 99966.2804	13	13
Capitania dos Portos	24 horas	3424.7111	3424.7754	99966.2804	16	-
Rebocadores	24 horas	3424.1609	3419.1335	99126.2704	16	13
Práticos	6h às 18h	3424.5010	3424.5010	99109.3118	16	13 / 12
Sala de Controle do Terminal	24 horas	3527.6321	3527.6029	-	16	9 / 6
Casa de Controle do Terminal no Píer	24 horas	3527.6323	-	-	16	9 / 6
Coordenação do Terminal	7h às 16h	3527.6330	3527.6029	-	-	9
Gerência do Nordeste	7h às 16h	3527.6201	3527.1051	-	-	9
Bombeiros	24 horas	192	-	-	-	-
Defesa Civil	24 horas	199	-	-	-	-
Prefeitura de Ipojuca	8h às 17h	3521.6254	-	-	-	-
CPRH	24 horas	3441.5877	3441.6088	-	-	-
Ibama	24 horas	3441.5033	3441.5057	-	-	-

8.2 Áreas Sensíveis para o Meio Ambiente

No Plano de Emergência Individual e no Sistema Informatizado de Emergência – SIE, as áreas mais sensíveis a um impacto ambiental estão relacionadas por folhas e em meio eletrônico, respectivamente, contendo mapas de sensibilidade ambiental, evidenciando, conforme a área selecionada, os pontos que estão sujeitos ao maior impacto em casos de emergências.

8.3 Descrição Geral da Organização de Combate a Emergências

As responsabilidades para tratar das emergências possíveis, envolvendo as embarcações que chegam ao Terminal, estão definidas na Tabela 6.

Tabela 6:

Organizações envolvidas em casos de incidentes marítimos no Porto de Suape.

Tipo de Incidente	Organização Responsável	Outras Organizações Envolvidas				
Colisão no Canal	Navio e Capitania dos Portos	Defesa Civil	Autoridade e Portuária	Transpetro	-	-

Embarcação encalhando	Navio e Capitania dos Portos	Defesa Civil	Autoridade Portuária	Transpetro	CPRH	Ibama/ANP
Colisão nos Berços	Navio e Capitania dos Portos	Transpetro	Autoridade Portuária	Defesa Civil	CPRH	Ibama/ANP
Embarcação afundando	Capitania dos Portos	Defesa Civil	Autoridade Portuária	Corpo de Bombeiros	Transpetro	CPRH/Ibama/ANP
Incêndio na Embarcação	Navio e Capitania dos Portos	Transpetro	Autoridade Portuária	Corpo de Bombeiros	Defesa Civil	CPRH/Ibama/ANP
Incêndio nos Berços	Transpetro	Corpo de Bombeiros	Autoridade Portuária	Defesa Civil	Capitania dos Portos	CPRH/Ibama/ANP
Poluição	Transpetro ou Navio	Capitania dos Portos	Autoridade Portuária	CPRH	Ibama	ANP

8.4 Plano de Emergência Individual (PEI)

O Plano de Emergência Individual do Terminal tem por objetivo estabelecer ações para o combate a emergências durante as operações com o Terminal da Transpetro. O PEI está disponível em todas as áreas operacionais, em quadros localizados nas entradas das salas de operação, manutenção e prédios administrativos. O responsável por sua atualização é a atividade de operação do Terminal.

Os navios atracados devem manter os cabos de reboque de emergência passados nos cabeços de bordo e pendentes até a altura da água durante toda a operação, pela bochecha e pela alheta do bordo oposto ao de atracação. Os equipamentos de emergência e de combate a incêndio devem ser mantidos prontos para uso, enquanto o navio permanecer atracado. As mangueiras de incêndio de operação deverão ser estendidas, uma a vante e outra a ré das tomadas de carga. É recomendável manter um kit de combate à poluição (serragem, trapos, pás, baldes, rodos, bombas de transferências etc.), pronto para uso, para ser utilizado em caso de derrame de óleo. Precauções suplementares têm de ser adotadas com o objetivo de evitar poluição das águas do mar por óleo. O Terminal dispõe de Centros de Resposta a Emergências (CRE), dotados de modernos equipamentos e facilidades diversas, para o uso em poluições acidentais. Periodicamente, são realizados treinamentos intensivos que capacitam os empregados do Terminal a agir conforme o seu PEI. Situados em pontos estratégicos, permitem rápida atuação no combate às emergências. Nos CREs ficam estocadas barreiras de contenção, recolhedores de óleo e demais equipamentos e materiais necessários às fainas. As embarcações de apoio e a embarcação recolhedora ficam atracadas no Cais de Múltiplos Usos, em permanente estado de prontidão. Duas embarcações do tipo catamarã, atracadas no Cais de Múltiplos Usos, estocam 350 m de barreiras de contenção para o lançamento imediato no mar, em caso de poluição das águas, durante as operações. Outras 4 embarcações menores e mais velozes também ficam nas proximidades, para realizar vistorias e prestar auxílio para lançamento de barreiras.

O Terminal dispõe de uma ambulância equipada para atendimentos de primeiros socorros. Um técnico de enfermagem trabalha em regime administrativo, horário que concentra o maior número de pessoas, em razão dos serviços de manutenção e obras. Os casos mais graves ou ocorridos fora do horário administrativo serão encaminhados para as unidades hospitalares relacionadas no Plano de Emergência Individual.

8.5 Recursos Públicos de Combate a Emergências

No Porto de Suape, somente a Transpetro, por intermédio do Terminal, possui recursos que podem ser utilizados na mitigação de eventos de poluição do mar. Para as demais emergências, as organizações públicas oferecem os recursos a que se destinam.

8.5.1 Serviços locais de emergência

A autoridade portuária, a autoridade marítima, o Corpo de Bombeiros e a Defesa Civil possuem os recursos a que se destinam e são acionados conforme tabela do subitem

8.5.2 Planos de auxílio mútuo

As instituições listadas abaixo participam do Plano de Auxílio Mútuo – PAM:

- Petrobras Transporte S.A. – Transpetro
- Minasgas S.A. – Indústria e Comércio
- Ultragás – Grupo Ultra
- Copagaz Distribuidora de Gás Ltda.
- Liquigás S.A.
- NGB – Nacional Gás Butano Distribuidora Ltda.
- Shell Brasil S.A.
- Texaco Brasil S.A.
- Companhia Brasileira de Petróleo – Ipiranga
- Esso Brasileiro do Petróleo S.A.
- Temape – Terminais Marítimos de Pernambuco
- Pandenor – Importações e Exportações Ltda.
- Tequimar – Terminal Químico de Aratu
- Tecon – Terminal de Contêineres

8.6 Combate ao Derrame de Óleo

Os subitens a seguir descrevem os recursos disponíveis para combate à poluição pelo Terminal da Transpetro.

8.6.1 Capacidade de combate do Terminal

Os recursos disponíveis no Terminal para combate a situações de derrame de óleo estão relacionados no Plano de Emergência Individual e no SIAPE.

8.6.2 Capacidade de combate do órgão de meio ambiente

O Órgão Ambiental de Pernambuco – CPRH não possui recursos para combate ao derramamento de óleo no mar.

8.6.3 Recursos disponíveis no Plano de Auxílio Mútuo

Os Terminais que operam no Porto de Suape participam do Plano de Auxílio Mútuo, fornecendo recursos humanos de suas brigadas.

8.6.4 Combate a derrame de médio porte

Nesses eventos, podem ser solicitados recursos do Plano de Auxílio Mútuo e/ou das regionais da Transpetro/Petrobras. Esses recursos, sua prontidão e forma de acionamento estão descritos no Plano de Emergência Individual.

8.6.5 Combate a derrame de grande porte

Nesses eventos, serão solicitados recursos nacionais da Transpetro/Petrobras. Esses recursos, sua prontidão e forma de acionamento estão descritos no PEI.

8.7 Combate a um Incidente de Grande Porte

O Plano de Emergência Individual relaciona as ações e os responsáveis para cada tipo de evento previsto, que possa ocorrer na área de abrangência do Terminal, envolvendo embarcações ou terceiros. Para os eventos que não estão previstos neste documento, a Transpetro/Petrobras disponibilizará todos os recursos nacionais ou internacionais que estejam ao seu alcance.

9. Contatos

As tabelas que se seguem indicam a organização, cargo, telefone, fax, e-mail, canal/freqüências de rádio.

9.1 Terminal

Local	Contato	Telefone (81)	Fax (81)	VHF/UHF Chamada	VHF/UHF Conversação
Casa dos operadores do píer	Operador	3527.6323	-	16	9 / 6
Sala de controle	Supervisor	3527.6321	3527.6029	16	9 / 6
Sala dos Inspetores Náuticos	Inspetor Náutico	3527.6361	-	-	9
Segurança SMS	Técnico	3527.6291	3527.6147	-	-

9.2 Serviços Portuários

Organização	Contato	Telefone (81)	Fax (81)	E-mail	VHF/UHF Chamada	VHF/UHF Conversação
Capitania dos Portos	Oficial de serviço	3424.7111	3424.7754	-	16	-
Pernambuco Pilots	Prático	3089.7207 99925.0182	-	operacoes@pernambucopilots.com.br	16	13
Praticagem Pernambuco	Prático	-	-	operacoes@praticagem-pe.com	16	12
Rebocadores	Assistente	3424.1609	3419.1335	-	16	13

9.3 Agentes de Navegação e Fornecedores Selecionados

Empresa	Negócio	Telefone (81)	Fax (81)	E-mail	VHF/UHF Chamada	VHF/UHF Conversação
Irmãos Britto	Agente	3204.3303 3204.3304	-	agsuape@ibritto.com.br	16	8
E. Batista	Agente	3224.4144	3224.2032	ebatista@edbatista.com.br	16	8
GAC	Agente	3048.4680	-	shipping.recife@gac.com	16	8

9.4 Autoridades Locais, Agências Estaduais e Nacionais

Na tabela do subitem 9.1, consta a relação dessas autoridades e seus respectivos contatos.

9.5 Organizações de Combate a Emergências

As organizações de combate a emergências disponíveis no porto estão listadas no subitem 9.1.

10. Informações Complementares

10.1 Fornecimento de Materiais de Convés, Máquinas, Câmara e Provisões

Material de custeio de convés, máquinas e navegação, além dos víveres para a tripulação, podem ser requisitados pelo agente do navio, com antecedência. Existe grande variedade de fornecedores para navios em Recife. Os horários e as condições de entrega devem ser acertados previamente com a Transpetro, diante dos aspectos de segurança operacional e do porto.

10.2 Compensação de Agulhas

Em Suape, não existem recursos para a execução desses serviços.

10.3 Inspetoras de Petróleo

Poderão ser contatados, por meio do agente, os seguintes inspetores de petróleo, entre outros: SGS, Inspectorate, Calleb Brett do Brasil, Chas. Martin & Co, E. W. Saybolt etc.

10.4 Sociedades Classificadoras

Não há escritórios de sociedades classificadoras no porto. Entretanto, as solicitações de vistoria poderão ser feitas por meio do agente às Sociedades Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas e Germanisher Lloyd, que possuem representação no Rio de Janeiro ou em Santos.

10.5 Consulados

A maioria das nações marítimas possui representação consular no município de Recife.

10.6 Desratização e Desinsetização

Serviços de desratização e desinsetização no município de Recife, se solicitados com antecedência ao agente.

10.7 Atendimento Médico e Odontológico

Tratamentos médico e odontológico podem ser obtidos em Recife, uma vez que a cidade apresenta excelentes condições de infra-estrutura nesse aspecto. Para as

operações de primeiros socorros e emergências médicas de pequena monta no horário comercial podem ser disponibilizados para os empregados da Transpetro pela equipe médica do próprio terminal ou, em caso de necessidade, na cidade vizinha do Cabo de Santo Agostinho. O agente do navio deve ser contatado.

10.8 Lavanderia

Serviços de lavanderia são possíveis apenas em Recife, onde funcionam 24 horas. O agente do navio deve ser contatado com bastante antecedência.

10.9 Serviço Postal

Existe um posto dos Correios na cidade vizinha do Cabo de Santo Agostinho, mas para utilizar seus serviços deve-se solicitar ao agente.

10.10 Câmbio

A troca de moeda estrangeira por moeda local pode ser feita por intermédio do agente, se houver solicitação antecipada.

10.11 Laboratório

O Terminal da Transpetro dispõe de laboratório completo, habilitado para realizar análises em amostras de derivados de petróleo e álcool etílico carburante.

10.12 Suprimento de Combustíveis

O Terminal tem condições de fornecer bunker (MGO – Marine Gas Oil e MF – Marine Fuel). As requisições devem ser feitas à unidade de bunker da Petrobras, por intermédio do agente do navio. Pontos de abastecimento disponíveis: PGL1 (a e B), PGL2 (A e B) e Cais de Múltiplo Uso.

10.13 Óleo Lubrificante

Os pedidos de lubrificantes marítimos devem ser enviados com bastante antecedência pelos agentes, ficando sujeitos à confirmação.

10.14 Fornecimento de Água

O Terminal oferece condições de fornecer água potável sem restrições no PGL-01 (leste e oeste) à vazão máxima de 70 m³/h. No PGL-02, o fornecimento de água é de responsabilidade da DECAL.

10.15 Barcaças

Esse serviço não está disponível no Porto de Suape para fornecimento de bunker.

10.16 Facilidades de Lastro e Deslastro

As leis brasileiras são bastante severas no que concerne à poluição. Multas pesadas serão aplicadas aos navios que as violarem. Não existem facilidades para recebimento de lastro sujo no Terminal da Transpetro nem no Porto de Suape.

10.17 Exigências aos Navios na Chegada ao Porto

As seguintes informações são requeridas pela Transpetro aos comandantes dos navios, no momento da chegada:

- Nome e indicativo do rádio do navio;
- Bandeira de origem;
- Natureza da carga;
- Distribuição da carga a bordo, com indicação de propriedade, não apenas da que será descarregada, mas também da carga que permanecerá a bordo;
- Se a embarcação possuir sistema de gás inerte, informar se este se encontra em perfeitas condições operacionais;
- Qualquer defeito no sistema moto propulsor, nos demais equipamentos ou no casco, que possam afetar a segurança da manobra, de outras embarcações ou constituir riscos ao meio ambiente, às pessoas ou às propriedades;
- Calado na chegada e previsão de calado na saída;
- Qualquer reparo que possa atrasar o início da carga e/ou descarga;
- Detalhes do manifold de bordo, incluindo tipo de flanges, válvulas, diâmetro e equipamento de conexão a ser empregado;
- Vazões máximas de operação do navio; e
- Horário de emissão do Pronto a Operar.

Os navios devem atentar para os procedimentos operacionais listados a seguir:

- Manter a bordo do navio um contingente mínimo de tripulantes, capaz de executar com segurança as operações de carga e descarga e atuar em caso de emergência, incluindo desatracar o navio, quando necessário;
- Não é recomendável a utilização de equipamentos de radiotransmissão e radares, enquanto o navio estiver atracado no píer, exceto os aparelhos portáteis, para comunicação com o pessoal de terra;
- Todas as aberturas dos tanques de carga devem ser mantidas seguramente fechadas durante as operações de carga e lastro, a menos que alguma precise ficar aberta por motivos operacionais;
- As bocas de ulagem também precisam estar fechadas. Caso necessitem ser abertas, por motivos operacionais, estas devem ser protegidas por telas corta- chama;
- As entradas do ar-condicionado central e dos sistemas de ventilação mecânica têm de ser ajustadas, a fim de evitar a entrada de gases provenientes do ambiente externo; se possível mantidos por meio de recirculação de ar no interior de espaços fechados;
- Martelos hidráulicos que possam provocar vibrações nos braços de carga e linhas do terminal devem ser evitados;

- Em caso de tempestades com descargas elétricas, o descarregamento será interrompido, estando o navio inertizado ou não;
- Durante as operações de carga e descarga, é preciso atenção para evitar o escape de óleo por meio das válvulas de mar;
- Os embornais do convés precisam estar seguramente tamponados e selados (caso aplicável); e
- Não é permitida operação de desgaseificação de tanques enquanto o navio permanecer atracado.

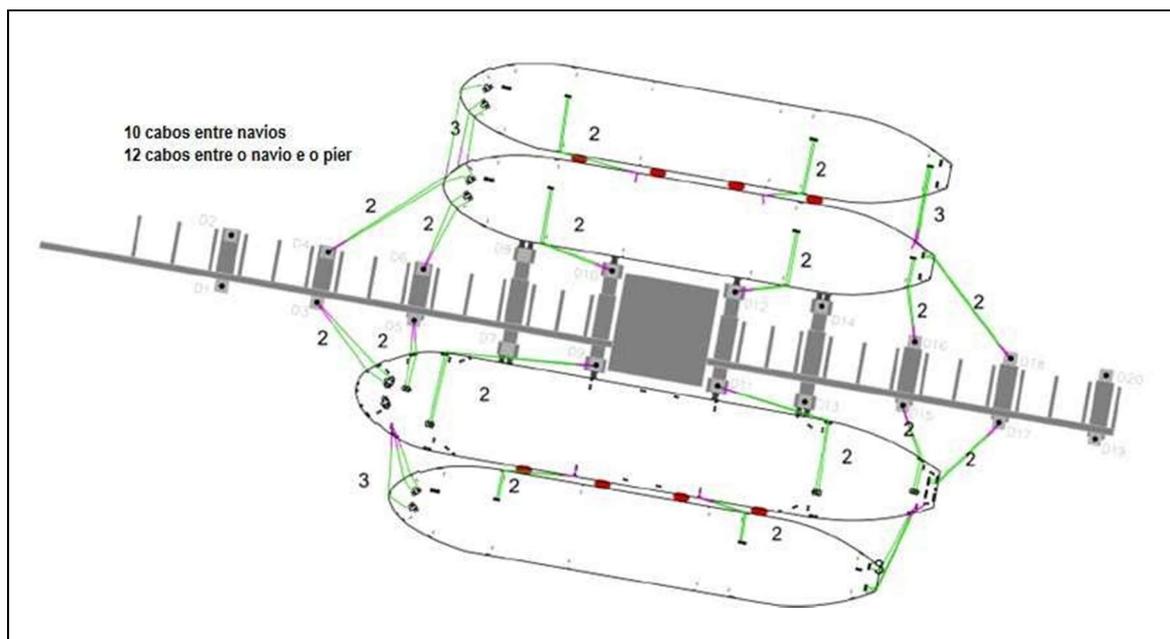
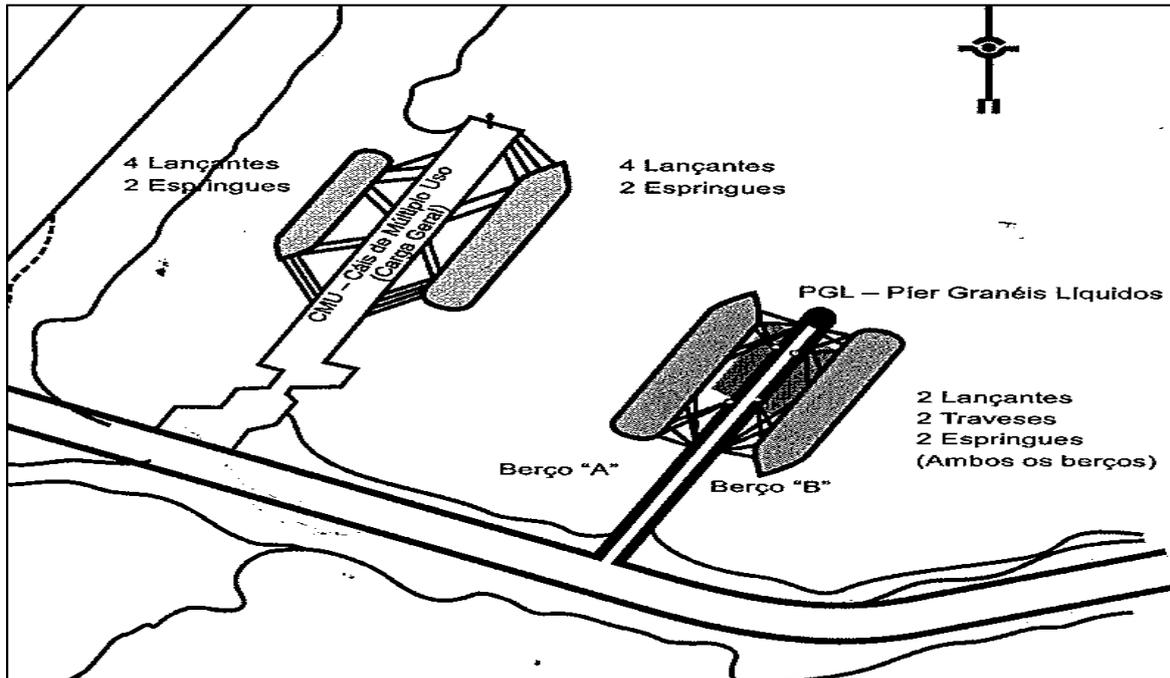
11. Apêndices

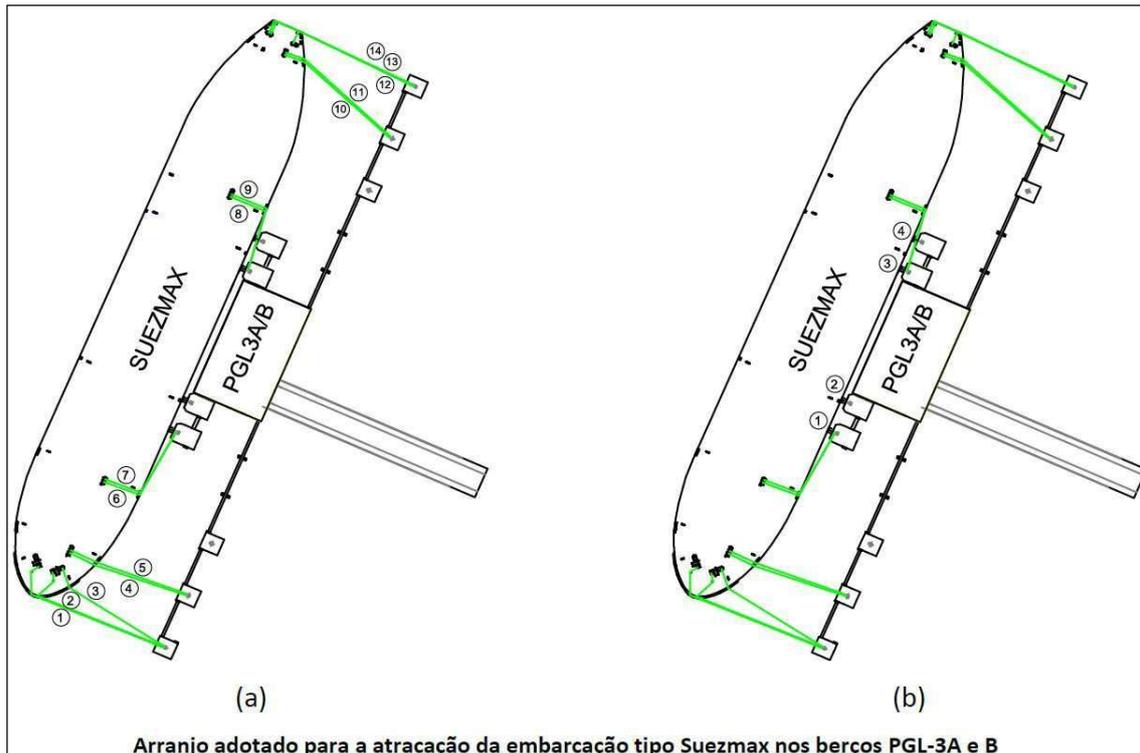
A – NT Cisterna – Plano de amarração recomendado

O plano de amarração do navio cisterna será de acordo com o píer em que o mesmo estiver atracado.

As amarrações em operações

B – Plano de amarração recomendado para o CMU e PGLs





C – Informações essenciais do Terminal para os navios

Troca de Informações Navio/Terminal

Item 3.1.4 do Isgott (Informações do Terminal para o navio antes da chegada)

Ao Navio:

Do Terminal Aquaviário:

Berço de atracação Latitude:

Longitude:

Calado na baixa-mar: (m) Salinidade da água: (mg/l)

Bordo de atracação Bombordo:

Boreste:

Conforme a maré:

Velocidade máxima na atracação: (m/s) Ângulo máximo na atracação:

(°)

Posição dos indicadores velocidade/ângulo:

Rebocadores disponíveis para manobra

Cabos de reboque usados na manobras:

Embarcações auxiliares disponíveis para manobra:

Consultar agência do navio.

Amarração

Número de cabos necessários à amarração:

Lançante:

Través:

Espringue:

Material:

Equipamentos do Terminal disponíveis à amarração

Cabeços:

Gatos:

Detalhes adicionais de amarração:

Escada de acesso

Terminal:

Navio:

Detalhes de conexão Mangotes:
Braços:
Diâmetro:
Classe/Pressão:

Seqüência de operação Produto: Carga 1º: m3 Descarga 1º: m3
Produto: Carga 2º: m3 Descarga 2º: m3
Produto: Carga 3º: m3 Descarga 3º: m3
Produto: Carga 4º: m3 Descarga 4º: m3

A seqüência prevista foi alterada? Sim: Não:

Medição dos tanques de bordo Navio sem sistema de gás inerte: Seguir recomendações do item 7.2.2 do Isgott.
Navio com sistema de gás inerte: Seguir recomendações do item 7.2.3 do Isgott.

Necessidade de tanques desgaseificados Sim: Não:

Permitidas operações de COW com o navio atracado? Sim: Seguir recomendações do item 9.4 do Isgott.
Não:

Permitida lavagem de tanques com o navio atracado? Sim: Seguir recomendações do item 9.5 do Isgott.
Não:

Limites de condições ambientais de vento Velocidade/Ação: nós/ Interrupção nós/ Desconexão nós/ Desatracação

Limites de condições ambientais de onda Altura/ Ação: > m/ Interrupção > m/ Desconexão > m/ Desatracação

Limites operacionais (Produto 1) Variável/Ação: Pressão > kgf/cm2/ Interrupção Vazão > m3/h/ Interrupção
Temperatura > °C/ Interrupção

Limites operacionais (Produto 2) Variável/Ação: Pressão > kgf/cm2/ Interrupção Vazão > m3/h/ Interrupção
Temperatura > °C/ Interrupção

Possibilidade de recebimento de lastro sujo ou slop?

Sim: Fluidez mínima cº Volume máximo m3
Não: cº m3

O produto deve estar isento de solventes clorados ou organoclorados, oxigenados (etanol, metanol e MTBE), resíduos de máquina contaminados com óleo lubrificante e metais, cloreto inorgânico/orgânico.

Responsável pela informação:

D – Informações essenciais do navio para o Terminal.

Porto e Terminal de: Suape
Solicitação de informações sobre a embarcação:

Nome do navio: Estimativa de Chegada (ETA):
Bandeira: Último porto:
Nome do comandante: Próximo porto:
Armadores: Agentes:
Navio possui sistema de gás inerte?
Teor de oxigênio:
Comprimento total (LOA): Calado de chegada:

Comprimento entre perpendiculares: durante a transferência: Boca:	Calado máximo Calado de saída:
Número dos motores:	Propulsão transversal:
Número dos hélices:	Proa (no e potência): Popa (no e potência):
Rebocadores no mínimo requeridos: Nº e tração estática (bollard-pull):	
Número e tamanho dos flanges do manifold:	Distâncias:
Carga:	Proa ao manifold:
Lastro:	Costado ao manifold:
Bunkers: principal:	Altura do manifold ao convés

Programação de carga (preencher o que se aplica)

Nomeação:

Tipo e quantidade: m3 Tipo e quantidade: m3 Tipo e quantidade: m3 Descarga do lastro ao mar:

Quantidade: m3 Tempo estimado: Descarga de slop/lastro para terra:

Quantidade: m3 Tempo estimado:

Programação de descarga (preencher o que se aplica)

Tipo e quantidade: m3 Tipo e quantidade: m3 Tipo e quantidade: m3

Lastro: Volume: m3 Tempo:

Abastecimentos solicitados (bunkers)

Tipo e quantidade: Tipo e quantidade:

Informações adicionais (se houver):

Favor enviar por fax ou e-mail para o supervisor do Terminal..

E – Informações a serem trocadas antes da transferência da carga

Informações entre Navio e Terminal

Nome do navio:

Berço de atracação:

Número da viagem:

Data da atracação:

Dados contratuais

Nº de bombas existentes a bordo:

Capacidade volumétrica: 98% m3

Pressão garantida na descarga (quando for operação de descarga): kgf/cm2

Capacidade de lastro/deslastro simultâneo com a carga/descarga:

Informações sobre a viagem

Tipo de afretamento (VCP, TCP, COA etc.):

Tipo de viagem (cabotagem/longo curso):

Portos ou locais de origem e destino:

Navio solicitou abastecimento?

Meio de comunicação entre navio e Terminal:

Informações sobre a carga

Produto:

Quantidade:

Temperatura:

API:

